

с которыми у него сохранены правоотношения, и усыновителем и его родственниками не возникают (часть 7 статьи 134 КоБС) [5, с. 141].

Таким образом, усыновление, как на то указывает часть 1 ст. 118 КоБС, является приоритетной формой устройства детей, оставшихся без попечения родителей. При этом, на наш взгляд, на законодательном уровне следовало бы закрепить приоритетность именно семейного воспитания в целом, не указывая на приоритетность усыновления, учитывая, что и при усыновлении дети передаются на воспитание в семью.

Литература

1. Кеник, А. А. Защита прав ребенка и несовершеннолетних в Республике Беларусь / А. А. Кеник. – 2-е изд., перераб. и доп. – Минск: Дикта, 2008. – 316 с.
2. Кодекс Республики Беларусь о браке и семье: принят Палатой представителей 3 июня 1999 г.: одобр. Советом Респ. 24 июня 1999 г.: текст Кодекса по состоянию на 12 декабря 2013 г. // Эталон – Беларусь [Электронный ресурс] / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2015.
3. Пенкрат, В. И. Семейное право Республики Беларусь: учеб. пособие / В. И. Пенкрат; М-во внутр. Дел Респ. Беларусь, учреждение образования «Акад. М-ва внутр. дел. Респ. Беларусь». – 2-е изд., испр. и пересмотр. – Минск: Акад. МВД, 2014. – 235 с.
4. Малюженец, И. А. Правовые последствия усыновления / И. А. Малюженец // Юстыцыя Беларусі. – 2003. – №1. – С. 66–68.
5. Круглов, В. А. Семейное право Республики Беларусь: учеб. пособие / В. А. Круглов. – Минск: Алмафея, 2013. – 264 с.

Варшавская конвенция 1929 г. и Монреальская конвенция 1999 г.: необходимость выбора для Республики Беларусь

*Рынейская Е. Г., выпускник БГУ,
науч. рук. Денисенко М. А., канд. юр. наук, доц.*

Развитие правового регулирования международных воздушных перевозок на универсальном уровне имеет своей отправной точкой подписание Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (Варшавской конвенции 1929 г.), в последующем дополненной многочисленными протоколами. Для Республики Беларусь Варшавская Конвенция вместе с Гаагским протоколом 1955 г. вступила в силу в 1963 г. Параллельно с активизацией использования гражданской авиации для целей перевозки совершенствуется нормативная правовая база, регламентирующая осуществление международных воздушных перевозок.

Так, в 1999 г. на смену режиму международных воздушных перевозок, действовавшему на основе Варшавской конвенции 1929 г., в связи с принятием Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. (Монреальской конвенции 1999 г.) пришел новый и значительно более прогрессивный режим, который, однако, не распространяет свое действие на Республику Беларусь.

Среди ведущих позитивных нововведений Монреальской конвенции 1999 г. можно выделить значительно более высокий уровень обеспечения защиты интересов потребителей при международных воздушных перевозках, а также, как указано в Преамбуле, необходимость справедливой компенсации на основе принципа полного возмещения. Ключевые усовершенствования данного международного соглашения сводятся к закреплению значительно более высоких пределов ответственности воздушного перевозчика, по сравнению с Варшавской конвенцией 1929 г.

Важно отметить, что вместе с развитием международного правового регулирования воздушных перевозок претерпевал значительные изменения сам принцип ответственности воздушного перевозчика. Так, положения Варшавской конвенции 1929 г. наряду с Протоколом о поправках 1955 г. выстроены по «принципу априорной презюмированной вины перевозчика» [1, с. 578]. При этом «истец, требующий возмещения, должен доказать факт нарушения обязательства своим контрагентом, наличие и размер ущерба и причинную связь между правонарушением и ущербом» [2]. В то время как Монреальская конвенция 1999 г. вводит совершенно иной принцип – «принцип императивной и не зависящей от вины перевозчика ответственности» [1, с. 603–604]. Этот принцип проистекает из некоторых хронологически наиболее поздних протоколов, принятых в рамках Варшавской правовой системы и вместе с тем не обладающих внушительным числом государств-участников, что снижает их практическую значимость. Именно Монреальская конвенция 1999 г., аккумулируя в числе своих положений наиболее передовые тенденции протоколов к Варшавской конвенции 1929 г., устанавливает принцип абсолютной ответственности авиаперевозчика (за исключением просрочки в доставке грузов).

По нашему мнению, вышеизложенное убедительно демонстрирует актуальность предложения о подписании Республикой Беларусь Монреальской конвенции 1999 г. Круг государств-участников данного международного соглашения продолжает расширяться и к настоящему времени насчитывает сто пятнадцать подписантов, среди которых и подавляющее большинство развитых государств. Кроме того, «Республика Беларусь подписала Заключительный акт Монреальской конференции по воздушному праву, в котором содержится резолюция, призывающая все страны к скорейшей ратификации Монреальской конвенции 1999 г.» [3]. Разумеется, модернизация уни-

версального режима международных воздушных перевозок также интенсифицирует внешнеэкономические связи Республики Беларусь и позволит белорусским авиатранспортным предприятиям быть более конкурентоспособными. Республике Беларусь как государству, идущему по пути прогрессивного развития, не следует оставаться в стороне от наиболее позитивных и современных тенденций унификации норм международного частного права.

Литература

1. Холопов, К. В. Международное частное транспортное право / К. В. Холопов. – Москва : Статут, 2010. – 700 с.
2. Сигал, К. Ю. Ответственность перевозчика по Варшавской и Монреальской конвенции об унификации некоторых правил международных воздушных перевозок: сравнительно-правовой анализ / К. Ю. Сигал // Научно-практическая конференция : сборник докладов / Университет ГА. – СПб. : 2013 – с. 93–96.
3. Смирнов, А. Монреальская конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. / А. Смирнов // Белорус. журн. междунар. права и междунар. отн. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.evolutio.info/content/view/665/55/>. – Дата доступа: 01.04.2015.

Международные воздушные перевозки: пробелы в коллизионном праве Республики Беларусь

*Рынейская Е. Г., выпуск. БГУ (2015 г.),
науч. рук. Денисенко М. А., канд. юр. наук, доц.*

К настоящему времени в международном частном праве сложилось два режима регламентации международных воздушных перевозок. Один из них базируется на Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок 1929 г. (Варшавской конвенции 1929 г.), другой – на Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок 1999 г. (Монреальской конвенции 1999 г.). Указанные международные договоры содержат правила, имеющие принципиально важное значение для целей осуществления международных воздушных перевозок и отражающие их специфику: требования к перевозочным документам и вопросы ответственности перевозчика.

Вместе с тем на практике при осуществлении международных авиаперевозок могут складываться ситуации, когда объективно перевозка является международной, но по тем или иным причинам исключается из сферы действия конвенционного регулирования. Кроме того, как справедливо отмечает Н. Н. Остроумов со ссылкой на О. Н. Садикова, вышеупомянутые конвенции «не затрагивают многих важных транспортных операций, полно-